404 Automatique

PEUGEOT



accélérez, freinez... c'est tout !

et oubliez les manœuvres de débrayage, d'embrayage et de changement des vitesses que la boîte automatique fera pour vous en souplesse et en silence.

L'index du levier sélecteur s'éclaire par la commande d'allumage des lanternes.



la berline 404 super-luxe automatique vous offre :

- Une conduite sans effort et reposante sur route, en ville et dans la circulation encombrée, à l'aide des seules pédales d'accélérateur et de frein.
- Un automatisme total et "velouté" du passage des vitesses dans les deux sens, avec la faculté de rétrograder à votre gré sur un simple coup d'accélérateur.
- L'impossibilité de caler le moteur à l'arrêt de la voiture.
- La sécurité en stationnement par le blocage des roues motrices, indépendant de l'action du frein à main.
- Une réserve de possibilités, selon votre goût et les circonstances, par l'utilisation de la position "exceptionnelle".
- Une consommation réduite de carburant grâce au démarrage en seconde et au passage rationnel des rapports selon la vitesse réelle de la voiture et la sollicitation de l'accélérateur.

conduite de la voiture

Le conducteur dispose, sur l'axe du volant, d'un sélecteur qui peut occuper cinq positions correspondant aux usages suivants :

Position V-R (ville-route). Cette position, la plus généralement utilisée, correspond à la conduite en ville et sur route, le démarrage s'effectuant en seconde avec souplesse, silence et économie de consommation.

Position E (exceptionnelle). Cette position convient au démarrage dans une forte côte ou une rampe de garage, en montagne ou pour obtenir une accélération maximum au démarrage sur la première vitesse.

Position N (neutre). Cette position correspond au point mort, les roues motrices n'étant pas bloquées.

Position AR (marche arrière). Le sélecteur étant placé dans cette position (avec cran de sécurité évitant toute fausse manœuvre), le moteur entraîne la voiture en marche arrière.

Position P (parking). Cette position correspond également au point mort, mais les roues motrices se trouvent bloquées par un verrouillage mécanique et immobilisent la voiture en toute sécurité.

Utilisation VR et E. Pratiquement, l'utilisation courante en ville et sur route correspond à la position VR. Lorsque le conducteur désire rétrograder, notamment pour effectuer un dépassement, il lui suffit d'appuyer à fond sur l'accélérateur (manœuvre appelée "kick-down") pour obtenir aussitôt le passage de la vitesse inférieure. Si le conducteur continue à accélérer, il obtiendra normalement à nouveau le passage de la vitesse immédiatement supérieure.

La position E n'est utilisée que plus exceptionnellement, soit en raison d'une forte pente au démarrage, soit en montagne, soit encore dans des conditions où le conducteur a intérêt à utiliser un rapport inférieur avec le maximum d'accélération.

agrément de la conduite automatique

conduite détendue, sans fatigue, et sans énervement

La conduite automatique présente une absence totale d'effort et de fatigue, par la suppression de la pédale de débrayage et par la simplicité de manœuvre des seules pédales d'accélérateur et de frein.

A l'arrêt à un feu rouge ou dans un encombrement, il suffit d'utiliser le frein sans revenir à la position N (point mort), la boîte automatique évitant tout calage du moteur à l'arrêt de la voiture.

De plus, le frein-moteur est conservé sous tous les rapports et son action est particulièrement sensible sur la position E.

La boîte automatique procure une douceur, une souplesse et un silence de fonctionnement très agréable aux passagers comme au conducteur.

La mise en marche de la voiture offre toute sécurité, le démarrage du moteur ne pouvant être obtenu que sur les positions N ou P.

Par ailleurs, le blocage mécanique des roues motrices est assuré en position parking.





description technique

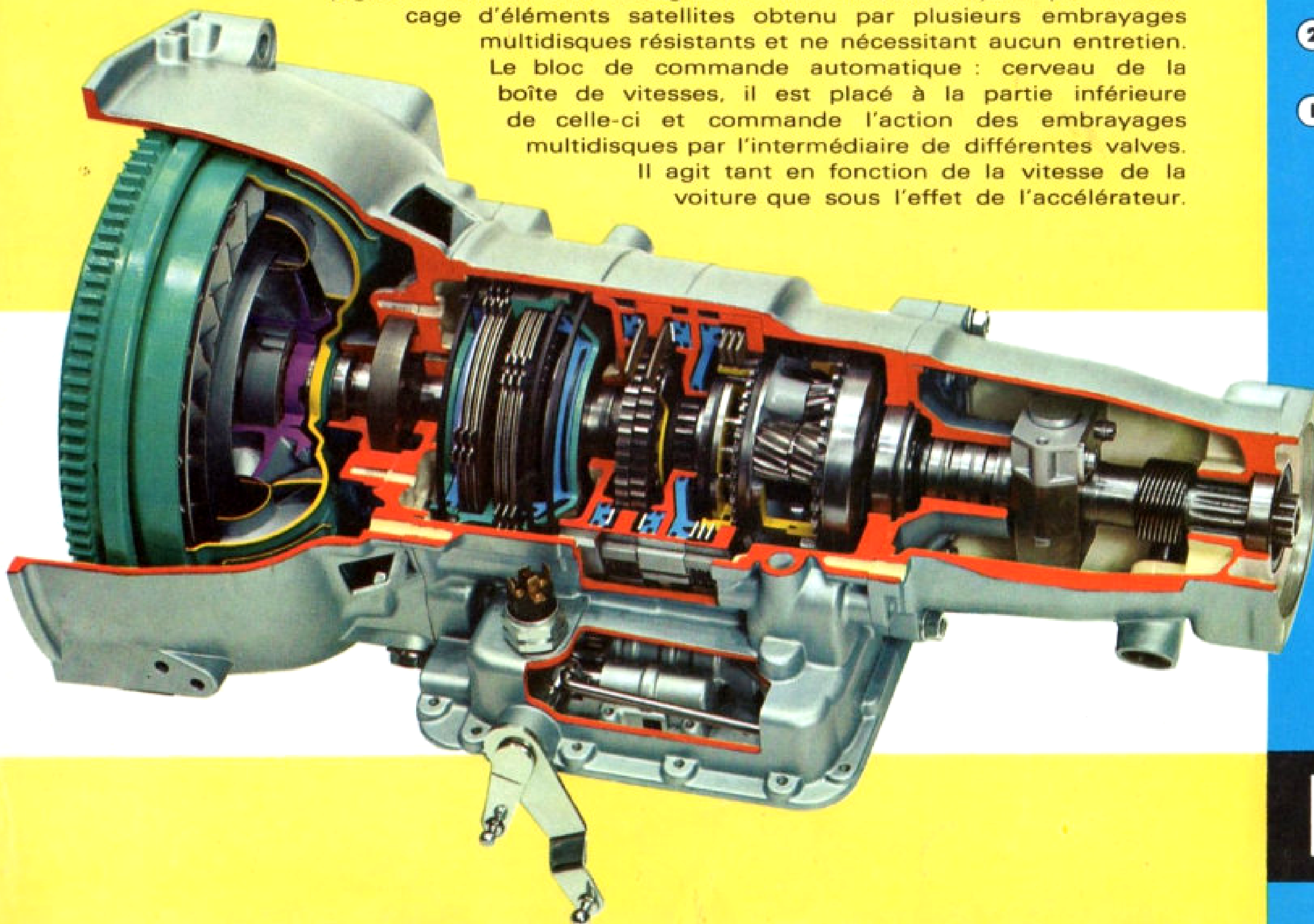
La 404 Super-luxe est équipée de la transmission automatique ZF, composée d'un convertisseur de couple, d'une boîte de vitesses et d'un bloc de commande automatique.

Le convertisseur de couple assure la démultiplication de l'effort nécessaire au démarrage et la liaison entre le moteur et la boîte. Il occupe sensiblement le même volume que l'embrayage 404 mécanique.

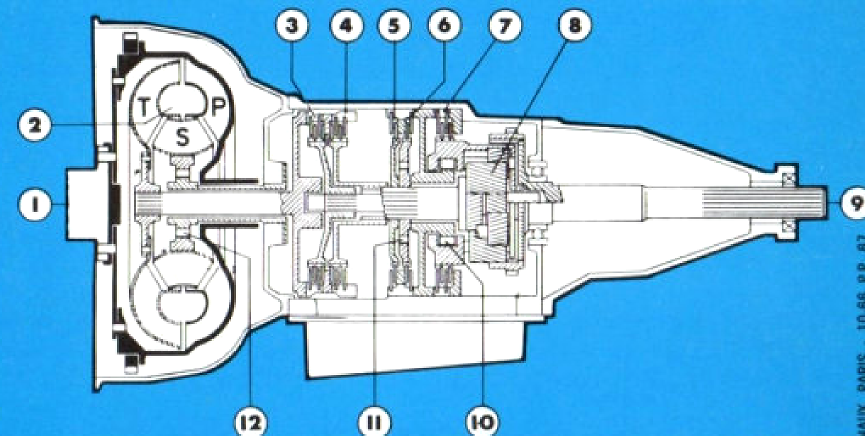
Il se compose d'une pompe entraînée en permanence par le vilebrequin, d'une turbine accouplée directement à l'arbre d'entrée de la boîte et d'un stator relié au carter par l'intermédiaire d'une roue libre. L'ensemble fonctionne sous carter étanche dans lequel l'huile assure la transmission du couple.

La boîte de vitesses : les trois rapports et la marche arrière dépendent de deux pignons planétaires concentriques reliés par trois paires de pignons satellites. Le changement des vitesses s'opère par le blocage d'éléments satellites obtenu par plusieurs embrayages multidisques résistants et ne nécessitant aucun entretien.

Le bloc de commande automatique : cerveau de la boîte de vitesses, il est placé à la partie inférieure de celle-ci et commande l'action des embrayages multidisques par l'intermédiaire de différentes valves. Il agit tant en fonction de la vitesse de la voiture que sous l'effet de l'accélérateur.



1 Entrée
2 Convertisseur de couple
P = Pompe
S = Stator
T = Turbine
3-4 Embrayages multidisques (à disques rotatifs)
5-6-7 Embrayages multidisques (à disques fixes)
8 Train d'engrenages planétaire
9 Sortie de la boîte
10-11-12 Roues libres



404
Automatique

PEUGEOT

R. C. Seine 54 B 5424
LA PUBLICITÉ FRANÇAISE - PRINTED IN FRANCE - IMP. DÉCHAUX, PARIS - 10-66 P.P. 67